



Briselē, 2023. gada 27. martā
(OR. en, it, pl)

**Starpiestāžu lieta:
2021/0197(COD)**

**6740/23
ADD 1 REV 2**

**CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135**

"I/A" PUNKTA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Temats:	Projekts – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko groza Regulu (ES) 2019/631, lai stiprinātu CO ₂ emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vārtienīgākajiem mērķiem klimata jomā (pirmais lasījums) – leģislatīvā akta pieņemšana = paziņojumi

Itālijas paziņojums

Itālija piekrīt autotransporta nozares dekarbonizācijas mērķim un ir pilnībā apņēmusies to īstenot, tāpēc ka minētās nozares CO₂ emisiju – jo īpaši to, ko rada vieglie pasažieru automobiļi un vieglie komerciālie transportlīdzekļi, – samazināšana ir viens no Savienības klimata mērķu sasniegšanas priekšnoteikumiem.

Mēs uzskatām, ka autotransporta nozares dekarbonizācijai būtu jānotiek saskaņā ar principiem, kas paredz gan ekonomiski ilgtspējīgu un sociāli taisnīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti, gan tehnoloģisku neitralitāti.

Mēs pilnīgi noteikti atbalstām vieglo transportlīdzekļu elektrifikāciju. Tomēr mēs uzskatām, ka pārejas posmā tam nevajadzētu būt vienīgajam veidam, kā panākt nulles emisijas.

Elektrifikācija prasa būtisku pārmaiņu īstenošanu visā autotransporta nozarē, un tās ir rūpīgi jāplāno un jāvada, lai izvairītos no nevēlamām sekām ekonomikā, rūpniecībā un sabiedrībā. Automašīnas ar iekšdedzes dzinējiem pieder iedzīvotājiem, kam ir mazi ienākumi, un tās joprojām tiks izmantotas arī pēc 2035. gada. Elektroautomobiļu panākumi ļoti lielā mērā būs atkarīgi no tā, cik tie būs pieejami šiem iedzīvotājiem.

Līdz brīdim, kad tas tiks panākts, tehnoloģiskā neitralitāte dalībvalstīm ļaus izmantot visus to rīcībā esošos risinājumus transporta nozares dekarbonizēšanai – atkarībā no apstākļiem konkrētajā valstī un izejas punktiem. Lietojot iekšdedzes dzinējos izmantojamas atjaunīgās degvielas, tiks nodrošināts tūlītējs emisiju samazinājums un no iedzīvotājiem netiks pieprasīta nesamērīga uzupurēšanās ekonomikas jomā. Turpretī piespiedu elektrifikācija var radīt risku, ka tirgus to neakceptēs, un tas varētu kaitēt vieglo automobiļu un furgonu ražotājiem. Tas arī traucētu izstrādāt tādas hibrīddzinēju tehnoloģijas, kuru vidiskā ietekme ir ļoti maza.

No rūpnieciskā viedokļa raugoties, lielāks pieprasījums pēc atjaunīgām degvielām radīs naftas ķīmijas nozarei nozīmīgu iespēju pielāgoties.

Regulas priekšlikumā 2035. gadam ir noteikts nulles emisiju mērķis, bet nav paredzēti nekādi pamudinājumi izmantot atjaunīgās degvielas, tāpēc tā neatbilst tehnoloģiskās neitralitātes principam. Tāpēc Itālija to nevar atbalstīt.

Vēlamies uzsvērt, ka nulles emisiju mērķa sasniegšanai ir vairāki priekšnosacījumi, kuru vidū ir:

- elektromotoru un akumulatoru vērtības ķēdes attīstīšana Savienībā;
- ilgstspējīga un diversificēta nepieciešamo izejmateriālu piegāde;
- pienācīga uzlādes un uzpildes infrastruktūra;
- elektrotīkla modernizācija, lai tas varētu apmierināt augošu pieprasījumu;
- visas autotransporta nozares pielāgošana, tostarp nepieciešamo prasmju nodrošināšana;

- jaunu transportlīdzekļu akceptēšana tirgū: tiem vajadzētu būt pieejamiem par pieņemamu cenu, jo īpaši patērētājiem un mājsaimniecībām, kas ir visneaizsargātākie.

Ja šie priekšnosacījumi – kuru izpilde nav atkarīga tikai un vienīgi no Regulas (EC) Nr. 2019/631 īstenošanas un kuriem būs nepieciešami ievērojami ieguldījumi un kompensācijas pasākumi – netiks izpildīti, mērķim būs liela ietekme uz ekonomikas, sociālo un vides jomu, kā arī uz Savienības stratēģisko autonomiju.

Šajā sakarā mēs norādām, ka līdz šim Savienības pieeja autotransporta nozarei ir bijusi galvenokārt regulatīva, savukārt ASV (ar inflācijas samazināšanas aktu) un Ķīna ir pieņēmušas arī stimulu plānus.

Tāpēc mēs uzskatām, ka Komisijai būtu:

- jāizmanto visi pieejamie legislatīvie un finanšu paņēmieni, lai atbalstītu pārejas procesu autotransporta nozarē, jo īpaši MVU;
- savlaicīgi un visaptveroši jāuzrauga virzība uz autotransporta bezemisiju mobilitāti un par to jāziņo, ņemot vērā visus faktorus, kas veicina taisnīgu un izmaksu ziņā efektīvu pāreju, tostarp jānovērtē iespējamie trūkumi finansējuma jomā, kā paredzēts regulā (14.a pantā);
- uz iepriekš minētās uzraudzības, novērtējuma un ziņošanas pamata jānodrošina rūpīga un uzticama mērķu pārskatīšana 2026. gadā, kā paredzēts regulā (15. pantā);
- jāveic turpmāki pasākumi saistībā ar noteikumu, kas paredz, ka pēc 2035. gada tiek reģistrēti tikai tādi transportlīdzekļi, kuros lieto vienīgi tādas degvielas, kas nerada CO₂ emisijas (11. apsvērums);
- jāsigatavo priekšlikums tam, kā regulas mehānismos ņemt vērā ieguvumus, ko CO₂ emisiju samazināšanas ziņā rada atjaunīgās degvielas.

Polijas paziņojums

Polija stingri iebilst pret šā leģislatīvā akta pieņemšanu.

Tā neatbalsta jaunās maksas un slogu, ko uzliek iedzīvotājiem, piemēram, palielinot izmaksas par piekļuvi degvielām. Jebkādas papildu izmaksas, kas izriet no jaunajiem slogiem, būtu jāsedz izgatavotājiem un nevis jāuzliek par slogu iedzīvotājiem. ES tiesību aktiem vajadzētu paredzēt stimulus automobiļu ražotājiem, lai tie bezemisiju transportlīdzekļus iedzīvotājiem piedāvātu par viszemāko iespējamo cenu. Lai izvairītos no saasinātas sociālās stratifikācijas, nabadzības vai atstumtības, tajos būtu jāņem vērā arī atšķirīgie apstākļi atsevišķās dalībvalstīs.

Uzsāktajos procesos, kuru nolūks ir samazināt transportlīdzekļu emisijas, tirgus potenciāls būtu jāņem vērā divējādi – gan transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu aprīkojuma ražotāju tehnoloģisko iezīmju ziņā, gan ekonomisko aspektu ziņā, pienācīgi ņemot vērā valsts iedzīvotāju finansiālās spējas.

Turklāt Polijai nav pieņemams, ka leģislatīvajā aktā ir iekļauti atbrīvojumi dažu luksusa zīmolu ražotājiem; šādi atbrīvojumi nav saderīgi ar vispārējo principu – ka emisijas būtu jāsamazina visās nozares sociāli taisnīgā veidā. Krīzes apstākļos atkāpes būtu jāorientē uz nabadzīgākajiem iedzīvotājiem, nevis luksusa automašīnu ražotājiem. Minēto iemeslu dēļ Polija iebilst pret šo tiesību aktu.

Somijas paziņojums

Mēs pilnībā atbalstām vērienīgo paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %" un atzinīgi vērtējam Eiropas Parlamentā par Komisijas priekšlikumu notikušā balsojuma iznākumu, kas atspoguļo starp iestādēm dialogos panākto kompromisa vienošanos.

Kaut arī mēs piekrītam regulas mērķiem samazināt autotransporta radītās emisijas saskaņā ar Savienības klimata mērķiem, mēs paužam nožēlu par to, ka ar gāzi darbināmi transportlīdzekļi regulā nav ņemti vērā. Mums ir svarīgi transporta nozarē veicināt biometāna izmantošanu, un sarunu laikā mēs nācām klajā ar priekšlikumu par stimuliem ar gāzi darbināmiem transportlīdzekļiem. Turklāt mēs vēlamies pievērst Komisijas uzmanību apsvērumam par tādu transportlīdzekļu reģistrāciju pēc 2035. gada, kas darbojas ar CO2 neitrālām degvielām.

Visbeidzot, mēs uzskatām, ka, pārskatot CO2 standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ir svarīgi saglabāt tehnoloģiju neitralitāti.

Komisijas paziņojums

Eiropas Komisija ir apņēmusies pieņemt tehnoloģiski neitrālu klimata regulējumu, jo īpaši attiecībā uz CO2 emisiju standartu regulējumu vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Komisija atzīst un apstiprina Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumu, proti, 11. apsvērumu iekļaut saskaņotajā kompromisa tekstā pārskatītajai regulai, ar ko nosaka CO2 emisiju standartus jauniem vieglajiem automobiļiem un furgoniem. Komisija šo apsvērumu izmantos kā sākumpunktu attiecīgajām likumdošanas iniciatīvām.

Pirmkārt, tūlīt pēc tam, kad Eiropas Parlaments un Padome regulu būs pieņēmuši, Komisija iesniegs īstenošanas regulu par šo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumiem, tādējādi izveidojot stingru un pret krāpšanos drošu tipa apstiprināšanas procesu transportlīdzekļiem, kurus pastāvīgi darbina tikai ar nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgām degvielām. Komisija strādās pie tā, lai nodrošinātu ātru dosjē izskatīšanu Tehniskajā komitejā mehānisko transportlīdzekļu jautājumos (*TCMV*), un tiesiskā regulējuma ietvaros pievērsīsies tam, lai sekmīgi pabeigtu lēmumu pieņemšanas procesu.

Komisija arī nekavējoties strādās pie 11. apsvēruma turpmākas īstenošanas. Pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām Komisija 2023. gada rudenī saskaņā ar juridiskajām pilnvarām ierosinās arī deleģēto aktu, kurā būs precizēts, kā transportlīdzekļi, kas darbināmi tikai ar e-degvielām, palīdzētu sasniegt CO2 emisiju samazināšanas mērķrādītājus saistībā ar CO2 emisiju standartu regulējumu vieglajiem automobiļiem un mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Ja likumdevējas iestādes priekšlikumu noraidīs, Komisija izvēlēsies citu likumdošanas pieeju, piemēram, CO2 regulas pārskatīšanu, lai vismaz īstenotu deleģētā akta juridisko saturu.